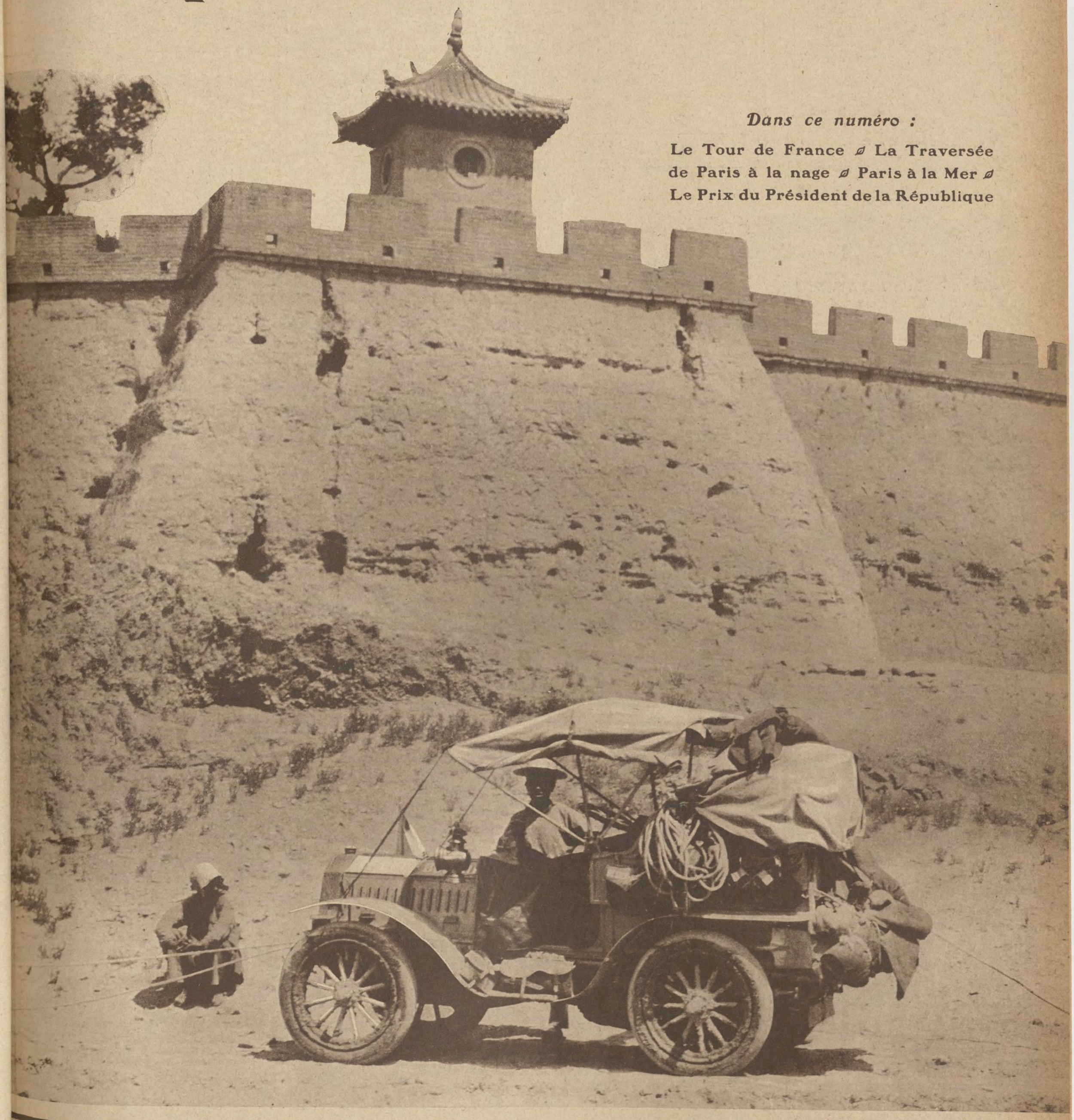
11e Année ⌀ N° 462 — 50 Centimes — 27 Juillet 1907 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro :

Le Tour de France ⌀ La Traversée de Paris à la nage ⌀ Paris à la Mer ⌀ Le Prix du Président de la République



LE RAID PÉKIN-PARIS

La voiture de Collignon passant aux pieds des murs de Tun Do-Li.

(Voir pages 55 à 60.)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout • Fermes et Châteaux • Femina
Musica • Jeunesse • L'Art et les Artistes • •
90, Av. des Champs-Elysées ⌀ Paris

Abonnements :
Paris et Départements,, „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRANCE (2.600 kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes légères 38 kgs.

4-6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

EPILEPSIE Guérison Certaine. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

MOTO NAPHTA

PREMIÈRE ESSENCE DU MONDE
1er Prix du Concours de Carburants
de l'Automobile Club de France

Amateurs Photographes

DEMANDEZ LE RÉGLEMENT DU
CONCOURS
organisé par les Cycles et Automobiles

GLADIATOR

A l'occasion des Vacances — Prix magnifiques

Usines "Gladiator" == Pré-Saint-Gervais (Seine)

Voiture de Tourisme EUGÈNE BRILLIÉ

Construite par *SCHNEIDER & Cie, du Creusot*
DANS LEURS ATELIERS DU HAVRE
PARIS, 67, rue de Miromesnil, PARIS

CYCLISTES-CHAUFFEURS

Les COMPRIMÉS de KOLA
du Dr HECKEL, donnent FORCE - VIGUEUR - RÉSISTANCE
Deux Comprimés par heure en moyenne
Phie VIAL, 20, rue de Châteaudun, et dans toutes les Pharmacies

SIROP POLYFORMIATE

du Dr CHAPELLE
Anémie - Neurasthénie - Albuminurie
Grippe - Faiblesse Générale - Convalescence
PUISSANT STIMULANT DE TOUS LES MUSCLES
Phie LOISEAU, 7, rue du Rocher, PARIS et principales pharmacies

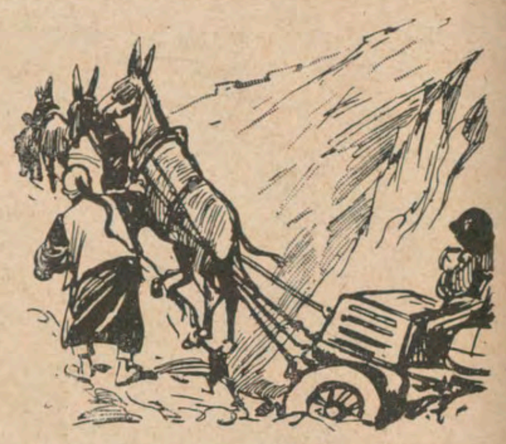
OPINION DES CHAUFFEURS qui les emploient
LES CHAINES RAFER
POUR AUTOMOBILES SONT SUPÉRIEURES

La Semaine Comique, par Henriot.

— Et, avec ce moulin tu pulvérises les grains de café ?
— Aussi facilement que votre papa, avec ses Pneus « Gaulois », broie tous les obstacles !

— Qu'est ce que vous m'avez donné là?
— Tiens... je me suis trompé... c'est un des litres d'essence que j'avais apportés pour le chauffeur !

— Jamais je n'en ai pris d'aussi gros ! il me semble que je tiens le Ballon « Patrie » au bout de ma ligne !



Souvenir du Voyage en Chine.
Ce qu'on appelle désormais là-bas le « Pas de la Mule ».

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** *et votre taille restera ou redeviendra svelte.*
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

CYCLES & MOTOCYCLES
Toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
Toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

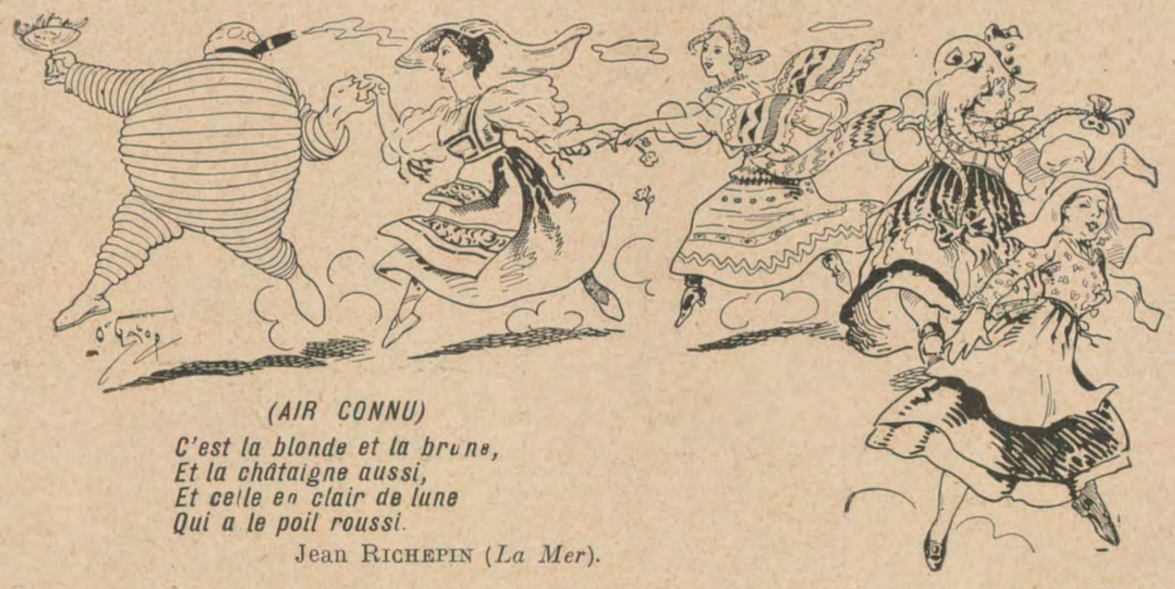
VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

Photographie FEMINA **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement.)

Les "Conquêtes" de Bibendum

Après la Sicilienne, la Russe, l'Allemande

Voici la NORMANDE



(AIR CONNU)

C'est la blonde et la brune,
Et la châtaigne aussi,
Et celle en clair de lune
Qui a le poil roussi.

Jean RICHEPIN (*La Mer*).

GRAND PRIX DE L'A. C. F. (2 Juillet 1907.)
1er NAZZARO (F.I.A.T.)
Sur 16 Voitures classées à l'arrivée, 14,
dont les 9 premières étaient munies de

PNEUS MICHELIN

Le PNEU-VELO MICHELIN est le meilleur et le moins cher.

PLAQUES JOUGLA PAPIERS

LE PRÉSERVATEUR de CON... et le Ve...
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et...
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou m...
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. B...

VIVITZ
L.T. PIVER
PARIS
Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc

LA BENGALINE

est une excellente *Peinture-Émail* ave... laqu... on peut soi-même très facilement le bois, le pla... le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse... brillante, elle résiste aux lavages sans ternir l... prix et renseignements s'adresser au Directeur
LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.

HERNIE GUÉR...

par le Nouveau BANDAGE MEY...
Accepté par la Société de Chirurgie...
Recommandé par les... Membres du Corps Méd...
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le... supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le ... peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de ... Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Cata...
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, ...

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

27 Juillet 1907 — N° 462
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

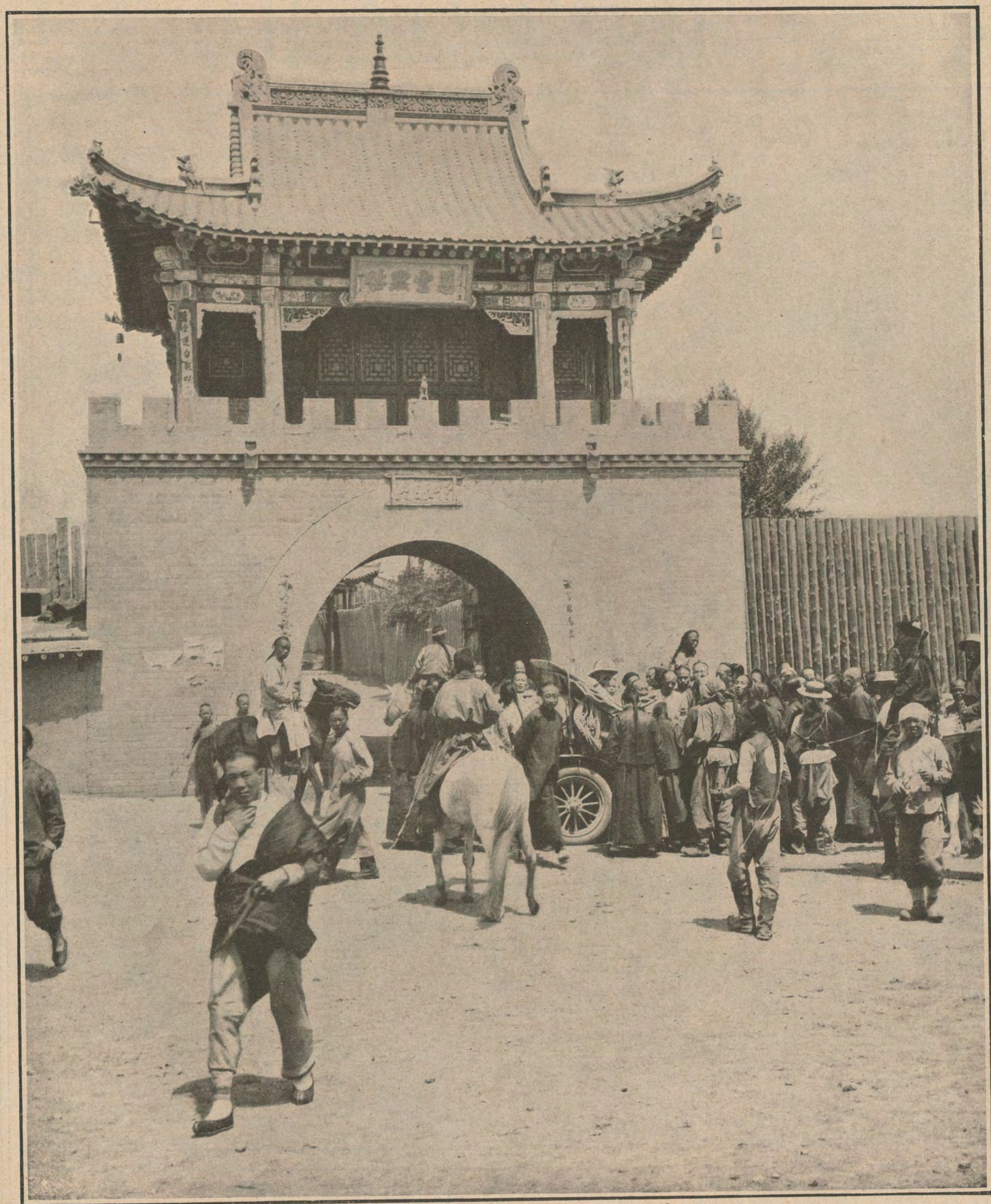
PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartag ~~~~ 750 fr.

PENDANT LE RAID PÉKIN-PARIS — LES VOITURES FRANÇAISES SOUS LA GARDE DES SOLDATS CHINOIS

Ce n'est pas sans de nombreuses difficultés que les concurrents du raid Pékin-Paris purent obtenir des autorités chinoises les autorisations nécessaires pour traverser le Céleste Empire. Mais une fois obtenues, ils rencontrèrent sur leur route le meilleur accueil et partout, les gouverneurs de provinces mirent leurs soldats à leur disposition pour garder le soir le campement « des savants qui voyageaient sur des monstres », comme ils les appelaient.

(Voir pages 55 à 60).

LE RAID PÉKIN-PARIS



UNE PORTE A OURGA

Ourga est une ville mogole qui marque la fin du désert de Gobi et le commencement de la Sibérie. Elle est la résidence du « petit dieu vivant », grande personnalité de la religion bouddhique. C'est là que le grand lama chassé de Lhiassa par l'invasion anglaise vint chercher refuge. Les chauffeurs y trouvèrent, de la part de M. Stephanof, directeur de la banque russo-chinoise et de M^me^ Stéphanof l'accueil le plus chaleureux.

Texte et photographies de nos envoyés spéciaux.

LE TOUR DE FRANCE (1)

Continuant la chasse à la poursuite des leaders, la *Vie au Grand Air* les accompagne aujourd'hui à travers les Alpes jusqu'aux côtes de la Méditerranée

Grenoble, 17 juillet.

L'ÉTAPE de Lyon à Grenoble doit être la plus dure du Tour de France au point de vue des côtes ; aussi, pour apporter un peu de diversité dans mes clichés photographiques, j'ai réservé mes plaques et me suis fait arrêter bien avant l'arrivée du premier au col du Sappey.

Après avoir assisté à la terrible montée du Ballon d'Alsace, je voulais voir de quelle façon nos coureurs descendraient le massif de la Grande Chartreuse et prendraient les virages dans ce casse-cou de routes en lacets qui dévalent jusqu'à Grenoble.

J'ai choisi un endroit pittoresque ; la route est bordée à droite par le rocher qui surplombe et nous donne une ombre salutaire par ce soleil ; à gauche, le précipice : trois cents mètres à pic ; ne cherchez pas le garde-fou, ça n'existe pas dans les Alpes !

Voilà vingt minutes que nous attendons. Tout à coup, au virage supérieur, surgit un diable habillé en vert, c'est Georget, qui descend comme un fou, en roue libre : « Combien d'kilos ? — Encore huit ! »

Georget a-t-il entendu, je n'en sais rien, mais à peine ai-je eu le temps d'armer mon obturateur et de le croquer au passage, il a déjà disparu.

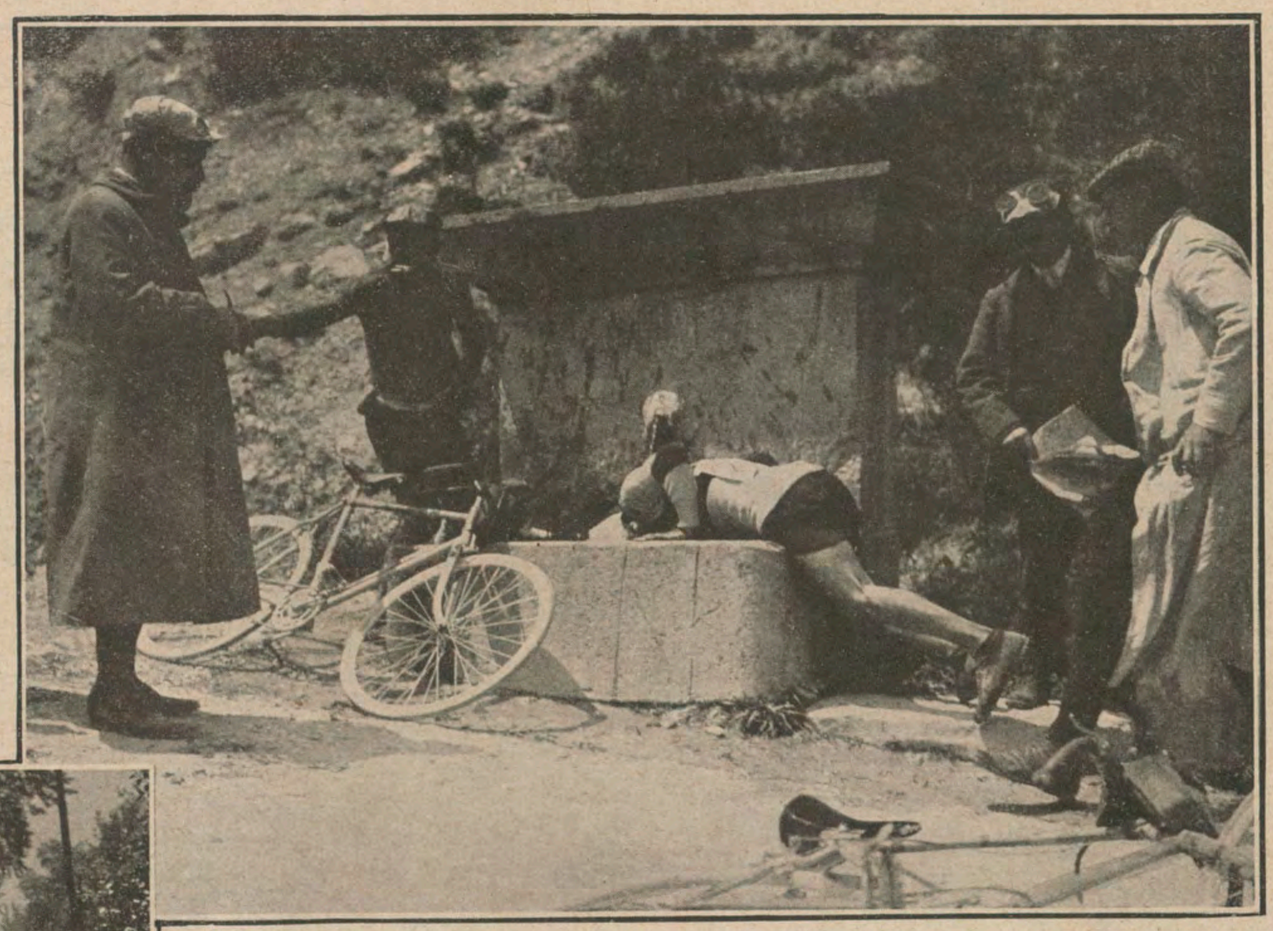
Les minutes sont longues après le passage du premier ; nous en comptons huit quand apparaît la silhouette puissante de Faber, le terrassier.

Il descend moins vite que Georget ; on sent l'homme plus prudent. Les trois Italiens se suivent à 3 ou 4 minutes d'intervalle, ils sont merveilleux ; c'est l'équipe peut-être la plus courageuse, car ils manquent de soins et plus d'une fois Ganna, Galetti et Pavesi nous ont demandé à boire en cours de route et nous avons dû leur refuser : pas de soigneurs !

Cadolle arrive — hardi Cadolle ! — puis le maillot tricolore de Garrigou, Van Houwaert et Trousselier le suivent. Celui-ci a toujours la guigne, il a encore crevé sa roue arrière 40 kilomètres avant Grenoble.

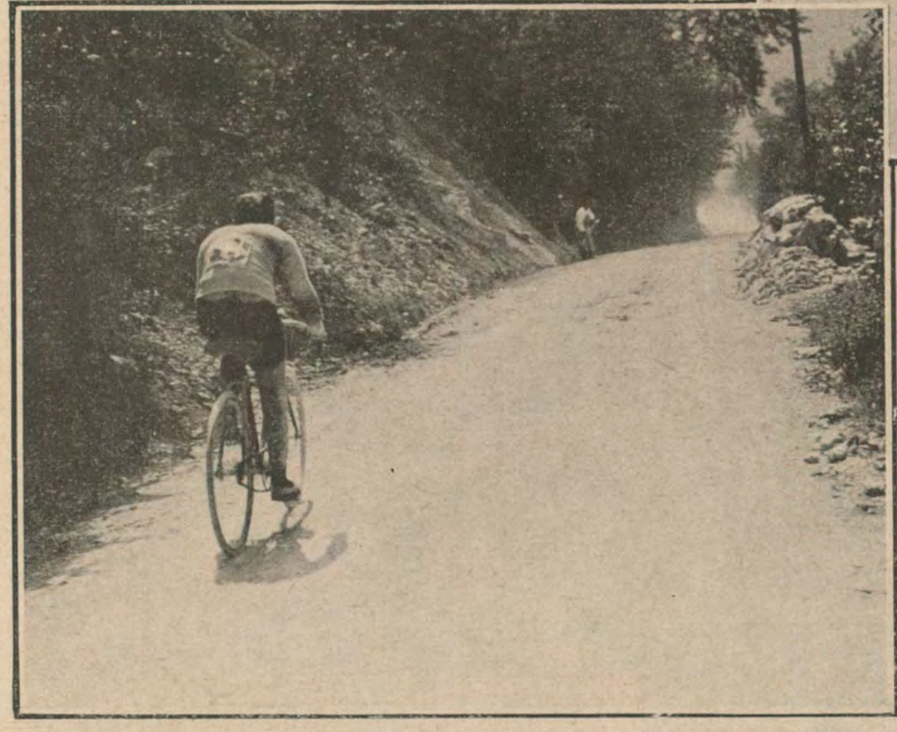
Il descend à cinquante à l'heure, les pieds sur la fourche, petit exercice d'acrobate, il n'y a que Trousselier pour se permettre des fantaisies pareilles.

Voici Petit-Breton ; on dirait toujours qu'il va expirer. Qu'il soit au départ ou à l'arrivée, Petit-Breton, en course, est toujours aussi flegmatique ; à le voir



La source bienvenue.

En montant la terrible côte de Sappey, Georget et Passerieu, qui tenaient la tête, souffraient tellement de la chaleur, qu'ayant rencontré une fontaine, d'un commun accord, ils s'arrêtèrent pour y étancher leur soif.



Un déveinard.

Marcel Cadolle, qui a été victime d'un accident à l'arrivée à Nice, a dû abandonner.

Trousselier.

Distancé, il compte bien prendre sa revanche à la fin.

Passerieu et Georget au col du Bayard.

Passerieu et Georget ayant lâché leurs concurrents dans la terrible côte de Sappey, descendent à toute vitesse vers le versant de la Méditerranée.

(1) Voir notre numéro 461.

LE RAID PÉKIN-PARIS

EN SUIVANT LES CONCURRENTS

1. Un pont à Ourga, un des rares qui ne fussent pas démolis. En tête, la voiture de Cormier. — 2. Le premier campement dans le Gobi, une des dernières fois où les quatre voitures se trouvèrent réunies. — 3. Passage d'un marais par la Spyker. Ce n'est pas, à proprement parler, de l'automobile. — 4. Le petit dieu vivant d'Ourga, la seconde personnalité de la religion bouddhiste, examine la De Dion. — 5. Une passe difficile à Nankou. Il est téméraire de faire admettre que c'est une route par laquelle pourra se faire un service régulier d'automobiles.

LE RAID PÉKIN-PARIS

DANS LE DESERT DE GOBI. — LA RENCONTRE DE DEUX CIVILISATIONS

Malgré l'immensité du désert et l'absence de routes tracées, les caravanes suivent pour ainsi dire toujours le même parcours. La rencontre des voitures sans chevaux ne semble pas d'ailleurs exciter chez les Mogols, conducteurs de chameaux, une bien grande curiosité.

LES VOITURES EMBOURBÉES A TUN-DO-LI

Aussitôt qu'arrive la saison des pluies, les routes sont transformées en torrents, là où elles sont en pente et en bourbier quand le sol est relativement plat. Les voitures s'enfonçaient plus haut que le moyeu et le carter se frayait un chemin dans la boue, tandis que les coolies unissaient leurs efforts à ceux des petits chevaux mogols, pour les sortir des fondrières.

LE RAID PÉKIN-PARIS

Les concurrents du raid Pékin-Paris sont à l'heure actuelle en Europe. Ils ont accompli la partie la plus dangereuse du parcours. Peut-on dire qu'ils l'ont fait en automobile ? Ils ont du moins fait œuvre admirable de sportsmen.

La sortie de Pékin par la porte Sidcheman.

C'est au milieu d'une foule considérable et intéressée, que le 10 juin, à 10 heures, les quatre voitures et le mototri qui allaient affronter les 16,000 kilomètres du parcours Pékin-Paris quittèrent la grande cité jaune pour se diriger sur la route de Nankou, précédés par la musique de l'infanterie coloniale qui les accompagna pendant trois kilomètres.

Lorsque l'an dernier, l'idée fut lancée par notre confrère *Le Matin*, d'une course ou tout au moins d'un raid automobile de Pékin à Paris, la question se posa tout de suite : Peut-on aller en automobile de Pékin à Paris ?

Les avis furent partagés. Il est juste de dire que ceux qui soutenaient l'affirmative, comme ceux qui défendaient l'avis contraire, ne se basaient guère que sur des idées théoriques. La chose n'avait jamais été tentée et la question semblait difficile à résoudre.

« Avec » peut-être, mais pas « en » Elle l'est dès à présent, quoique les concurrents aient à peine accompli la moitié du dur parcours de 16 000 kilomètres qu'ils avaient à couvrir. Mais ils sont en Europe. Ils vont trouver, sinon des routes carrossables, du moins des voies tracées, avec toutes les ressources de la civilisation occidentale. Et l'on peut dire que, dans la discussion, les deux partis avaient raison. Oui, les hardis voyageurs ont traversé la Chine, le désert pierreux du Gobi, les plaines marécageuses de la Sibérie *avec* leurs voitures. Mais peut-on dire qu'ils sont venus de Pékin à Kazan en automobile. Evidemment non.

Le propre d'une automobile, c'est de rouler sans aides extérieurs. Son nom, d'ailleurs assez illogiquement formé d'un préfixe grec, et d'un adjectif latin signifie n'est-ce pas, « qui se meut par soi-même. » Or, il suffit de jeter un coup d'œil sur les photographies que nous donnons aujourd'hui et que nous devons à Cormier, photographe aussi excellent, que conducteur habile et explorateur hardi, pour se rendre compte que, si son automobile et celles de ses compagnons se murent de temps en temps par elles-mêmes, ce fut là une exception. Les dépêches que rédige régulièrement l'envoyé spécial de notre confrère en fait foi d'autre part. Il n'est question que d'attelages de chevaux, de bœufs et de chameaux traînant les voitures, que de coolies les hissant sur les pentes à grands renforts de bras et de palans. Bien mieux, quand elles arrivent en vue du lac Baïkal, il n'y a plus de routes, plus de ponts sur les rivières. On pourrait employer la voie du chemin de fer, dit le prince Borghèse, mais ce serait une solution trop facile, et il charge sa voiture sur le paquebot.

Mais puisqu'il n'y a pas de route !

Evidemment. Mais c'est précisément ce que l'on avait soutenu. Il n'y a pas de route et l'automobile n'est pas faite pour marcher en dehors des routes. Il n'est pas plus possible dans l'état actuel de traverser l'Asie en automobile que de se rendre à pied sec de Londres à Paris.

Une superbe épopée sportive Mais si la question automobile est ainsi tranchée par la négative, quelle admiration ne devons-nous pas ressentir pour ces vaillants qui n'ont pas reculé devant une épreuve aussi gigantesque. Ceux-là sont de vrais sportsmen qui, pendant de longs mois se seront battus avec toutes les difficultés de la route, auront surmonté sans un moment de défaillance, sans une pensée de retraite tous les obstacles qu'une nature méchante aura, comme à plaisir, accumulés sous leurs pas. Comme le nageur luttant inlassablement contre les courants perfides du détroit, comme l'alpiniste cherchant, des années, le passage qui lui permettra d'atteindre le pic inaccessible, les concurrents du raid Pékin-Paris ont fait œuvre de sportsmen. Car c'est bien là du sport que toutes ces manifestations de l'énergie humaine en lutte contre les forces aveugles de la nature.

Ce qu'ils sont. Admirons-les donc, sinon comme les vainqueurs d'une course d'automobiles, genre d'épreuve dans lesquelles l'idée et la qualité sportive ne ressortent pas toujours très nettement. Mais, au contraire, comme de purs sportsmen, et félicitons-nous que la plupart d'entre eux soient nos compatriotes.

Dans huit jours peut-être, si rien ne le retarde, le prince Borghèse sera à Paris. Cormier et Collignon le suivront de près.

Je serai le premier à les applaudir de tout cœur Mais, encore une fois, ils n'auront jamais prouvé qu'on peut se rendre des rives du fleuve Bleu à celles de la Seine en automobile, à moins de se faire traîner par des chevaux. F.-A. Wheel.

La dernière séparation.

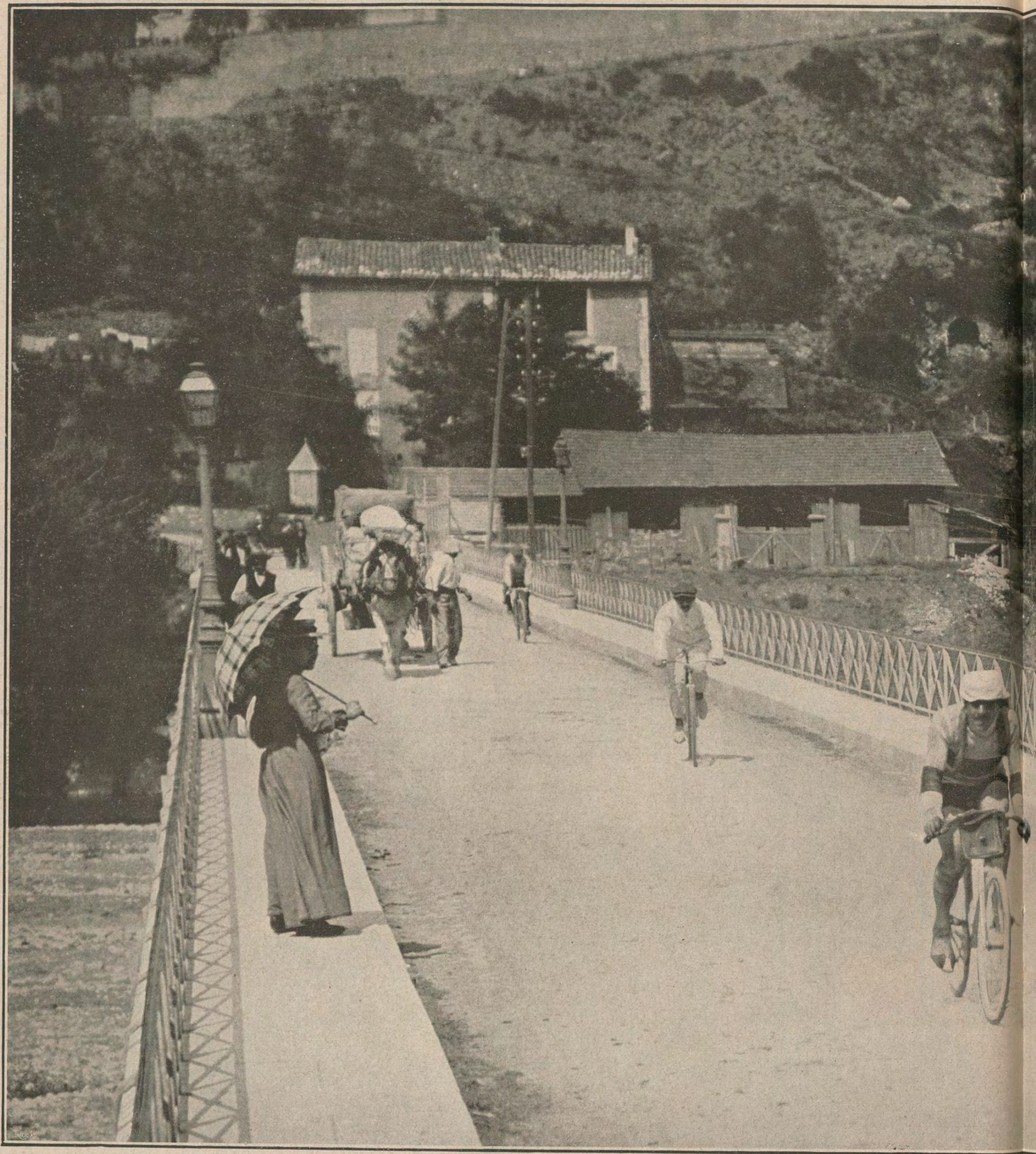
Sur la demande du général Succillon, le commandant Laribe accompagna les voitures jusqu'à Nankou avec ses cavaliers. Ce n'est pas sans émotion que les hardis voyageurs se séparèrent du dernier Européen qu'ils devaient voir avant d'être parvenu en Sibérie.

LE RAID PÉKIN-PARIS

LA ROUTE PRÈS DE LA MURAILLE DE CHINE

Pour se rendre de Pékin en Sibérie, il n'y a qu'un seul passage. Trois rangs successifs de hauteurs abruptes précèdent une montée finale de seize kilomètres, tandis que, ondulante et crénelée, la grande muraille féodale barre la route aux invasions des barbares et des automobiles. C'est à grand renfort de bras que les coolies hissent les voitures à travers ces passes. Certains jours, ils ne purent faire plus de quarante kilomètres. Nous sommes loin du service de Pékin à Irkoustk en diligences automobiles dont on nous parla.

LE TOUR DE FRANCE



GEORGET ET PASSERIEU SUR LE P

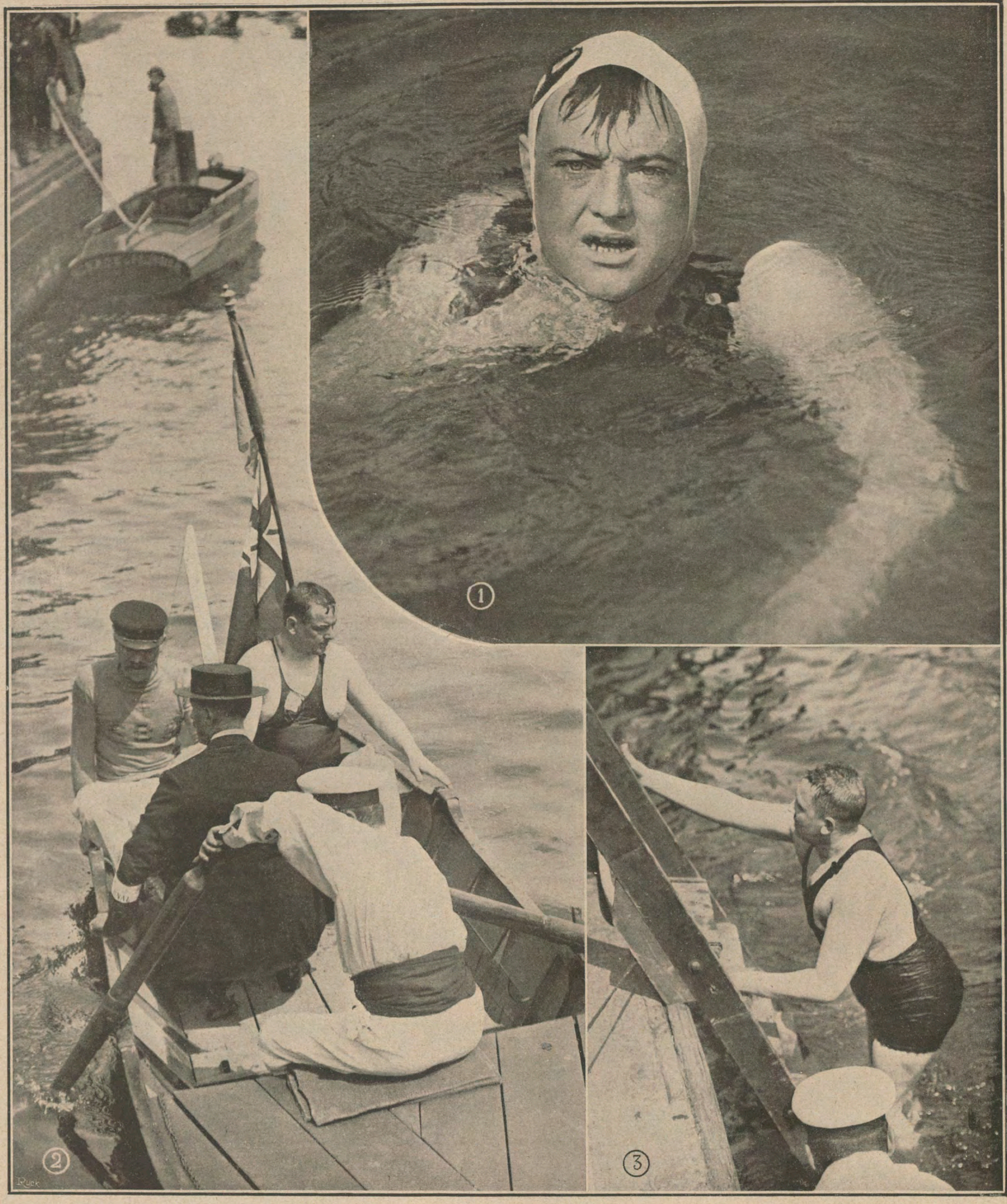
Emile Georget est décidément l'homme du Tour de France 1907. Quel que soit le sort que lui réservent les dernières étapes, il restera celui qui, dans la partie la plus dure et la plus pénible du parcours aura fait les courses les plus brillantes et les plus régulières. Handicapé par une chute dans les premières étapes, il a trouvé moyen de se placer trois fois premier et deux fois second dans les cinq suivantes. A chaque bataille successive, il eût à subir

DE GRENOBLE A NICE

PONT DE LA BRÉONE A DIGNE

l'assaut d'un nouvel adversaire dont il triompha le plus souvent. Dans l'étape Grenoble-Nice, il décolla, dans le terrible col de Saffrey, tout le peloton, à l'exception de Passerieu. Tous deux descendirent comme des fous les pentes terribles du col des Vergons ; à l'emballage, Passerieu eut raison de Georget qui termina par une roue. Tous deux montent des bicyclettes Peugeot. *A Toulouse, Georget, régla de même Garrigou dans les derniers mètres.*

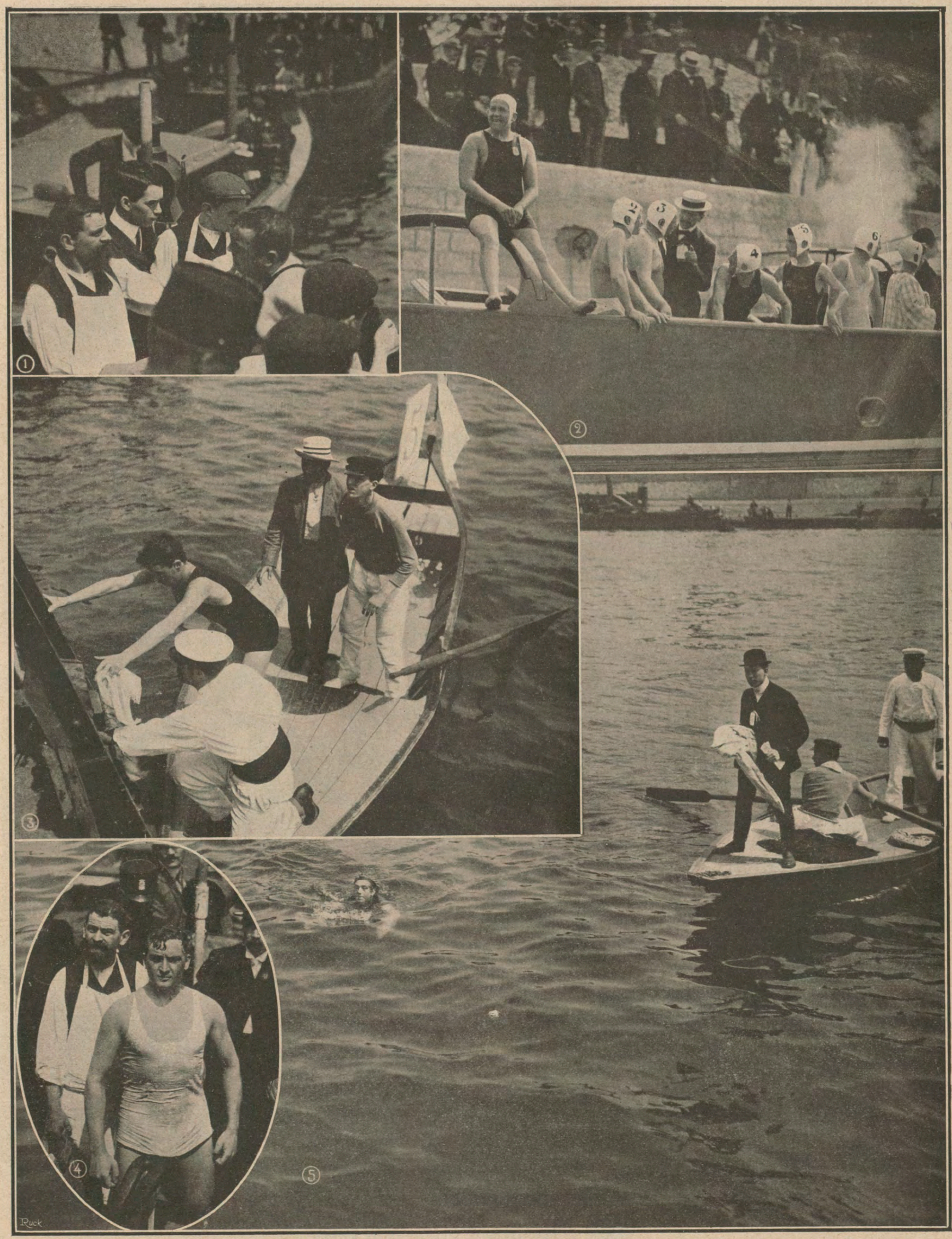
LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE



1. Ooms, hollandais, classé second en 2 h. 44 m. 5 s. — 2. Jarvis, anglais, arrivé premier en 2 h. 41 m. 5 s. — 3. Maas, belge, arrivé troisième en 2 h. 52 m. 49 s. Le premier Français, Landry, est arrivé sixième.

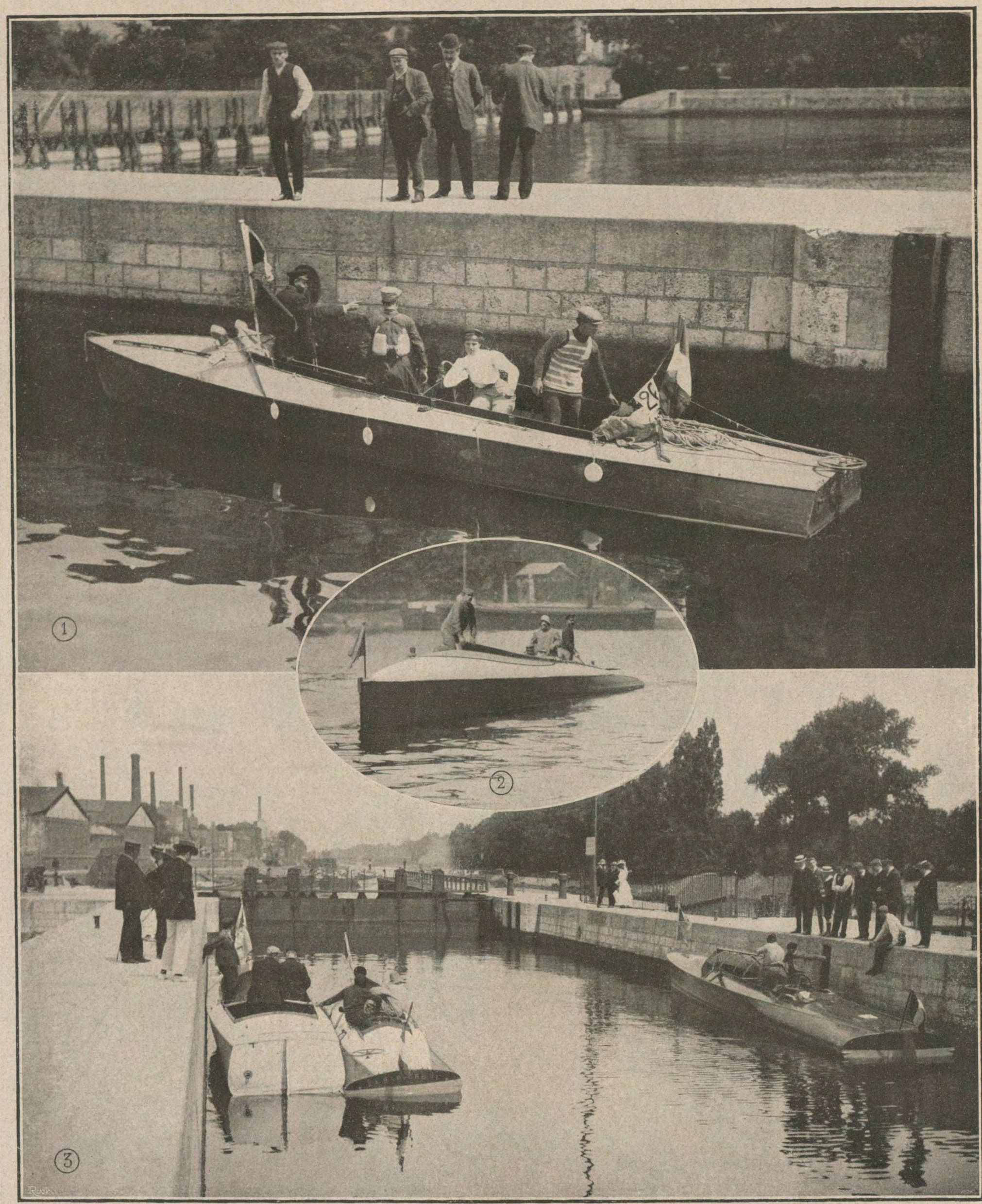
La traversée de Paris à la nage, catégorie amateurs s'est disputée, dimanche, du pont National au viaduc d'Auteuil, Jarvis en est sorti vainqueur.

LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE



1. Jarvis rentrant après la course. Un instant menacé par Ooms, il a renouvelé sa victoire de l'an dernier, battant son temps de 55 secondes. — 2. Avant le départ, les concurrents anglais reçoivent les instructions de leurs entraîneurs. — 3. Signorini, Italien, quatrième en 2 h. 55 m. 57 s. — 4. Retacchi, italien, cinquième en 2 h. 59 m. 46 s. — 5. Marthe Robert, suisse, seizième en 3 h. 24 m. 24 s.

PARIS A LA MER

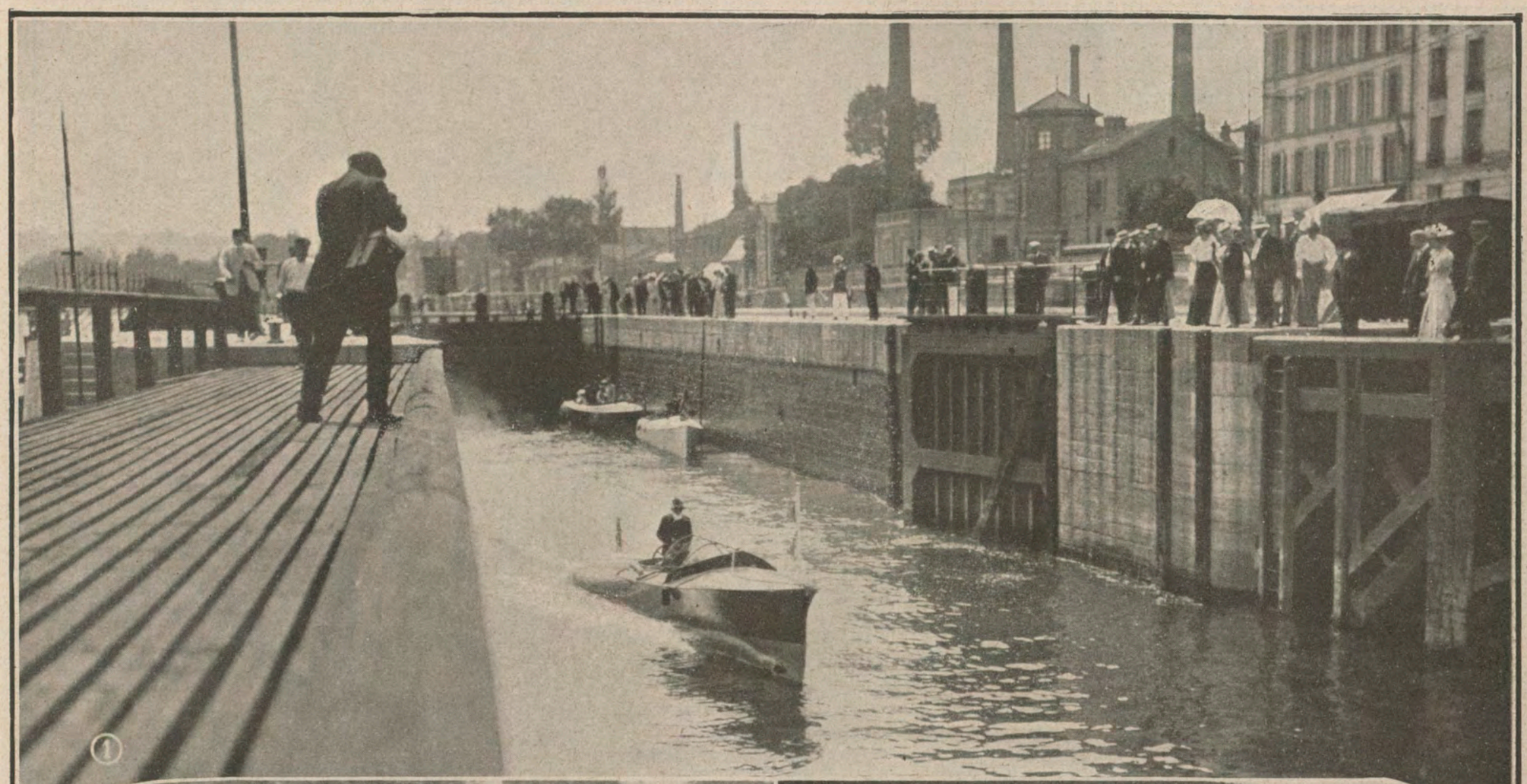


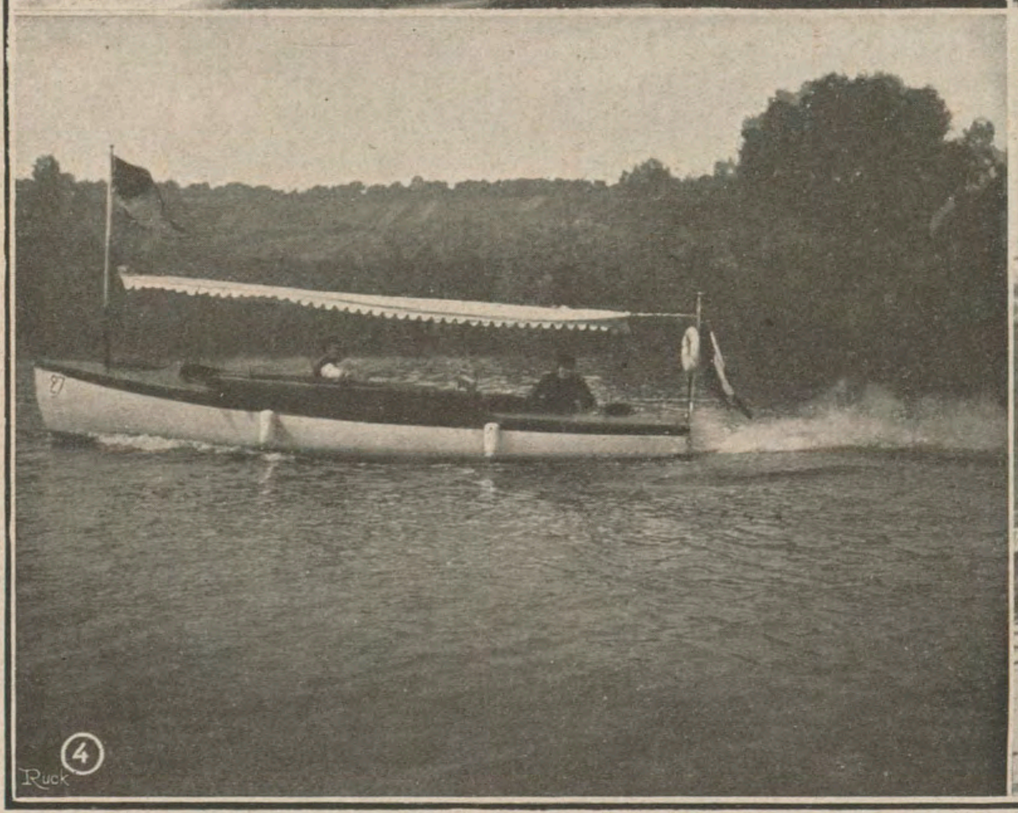
LA COUPE DE PARIS

1. La Panthère, *cruiser à Mlle Noilhan, barrée par son propriétaire, deuxième de la Coupe de Paris en 21 m. 22 s. — 2. La* Lorraine-Diétrich, *racer à M. Pérignon, barrée par son propriétaire, n'a pu prendre le départ. — L'*Itala, *la* Rapière *et le* Panhard-Tellier, *dans l'écluse de Suresnes avant le départ pour Vernon.*

L'épreuve de Paris à la mer, disputée pour la cinquième fois, a débuté dimanche dernier par la Coupe de Paris, disputée entre le viaduc d'Auteuil et le ponton du T. C. F., à Suresnes et qui fut gagnée par Tellier.

PARIS A LA MER





DE PARIS A VERNON

1. Le Panhard-Tellier *sortant de l'écluse de Suresnes; barré par M. Tellier, gagnant de la coupe de Paris en 11 m. 20. — 2. La* Lorraine *à M. Védrine, barrée par M. Lestonnat. — 3. Le* Roi-d'Ys *à M. de Massieu, catégorie touristes. — 4.* Nini *à M. Baujard, catégorie touristes. — 5. Dans l'écluse de Port Villez, la* Bécane *au baron Duquesne, La* Rapière *et le* Panhard.

Lignon descend la Gde-Chartreuse.

Le vainqueur de Paris-Dieppe fait toujours de belles courses, mais il n'a pas pu encore décrocher une place d'honneur.

on ne croirait jamais qu'il va terminer l'étape ; mais quel courage ! c'est lui qui fait tous les démarrages pour arriver à désagréger le peloton.

Lignon le suit, descendant également très vite.

En bas de la rampe, un nuage de poussière, c'est Auguste Faure, de Grenoble, qui vient me chercher avec sa rapide automobile ; je croyais qu'il m'avait oublié, et je me voyais déjà sans enthousiasme passer la nuit en haut du col, avec, comme matelas, le rocher et comme plafond le ciel ; il n'y a pas encore de chemin de fer au col du Sappey !

Nice, le 18 juillet.

L'étape Lyon-Grenoble n'existe pas en comparaison de celle que nous venons de faire aujourd'hui : Grenoble-Nice.

Cette étape est décisive et c'est d'elle que dépendra le classement futur des Tours de France ; elle a contrarié toutes nos prévisions ; les Italiens qui avaient figuré brillamment dans la précédente, ne figurent plus. Nous constatons la résurrection de Passerieu, un des grands guignards du début de la course et la magnifique performance de Petit-Breton qui se classe premier des machines poinçonnées.

Ne cherchez pas de routes plus dures, plus en lacets que celles que nous venons de parcourir, c'est la mort des pneus si on freine trop vite et la « pelle » qui vous guette à tous les virages.

D'abord la côte de Laffrey, excessivement dure, sept ou huit Gaillon l'un au bout de l'autre, plus terrible à mon avis que le Ballon d'Alsace, qui n'est mauvais que par ses virages brusques. Laffrey exige du coureur un effort constant et considérable ; on se demande comment il est possible d'arriver au village qui domine la côte.

Ruisselants de sueur, je les vois rencontrant le messie sous la forme d'une fontaine, source pure et froide venant de la montagne.

Se plonger la tête et prendre un bain de pieds, remplir sa bouteille pour la route, c'est l'affaire de trois minutes.

Et l'on repart, et nous suivons toujours ces hommes extraordinaires qui souffrent moins que notre voiture.

Saint-Martin-du-Var, encore 28 kilomètres avant l'arrivée, les deux leaders se tiennent toujours manche à manche, qui gagnera ?

Lorsque la grande bleue apparaît, Passerieu devient soucieux, il doit ruminer un emballage final, en effet, il a donné raison à mes prévisions, car c'est par un peu plus d'un pneu qu'il bat Georget sur la ligne rouge d'arrivée établie sur la promenade des Anglais.

SIMONS.

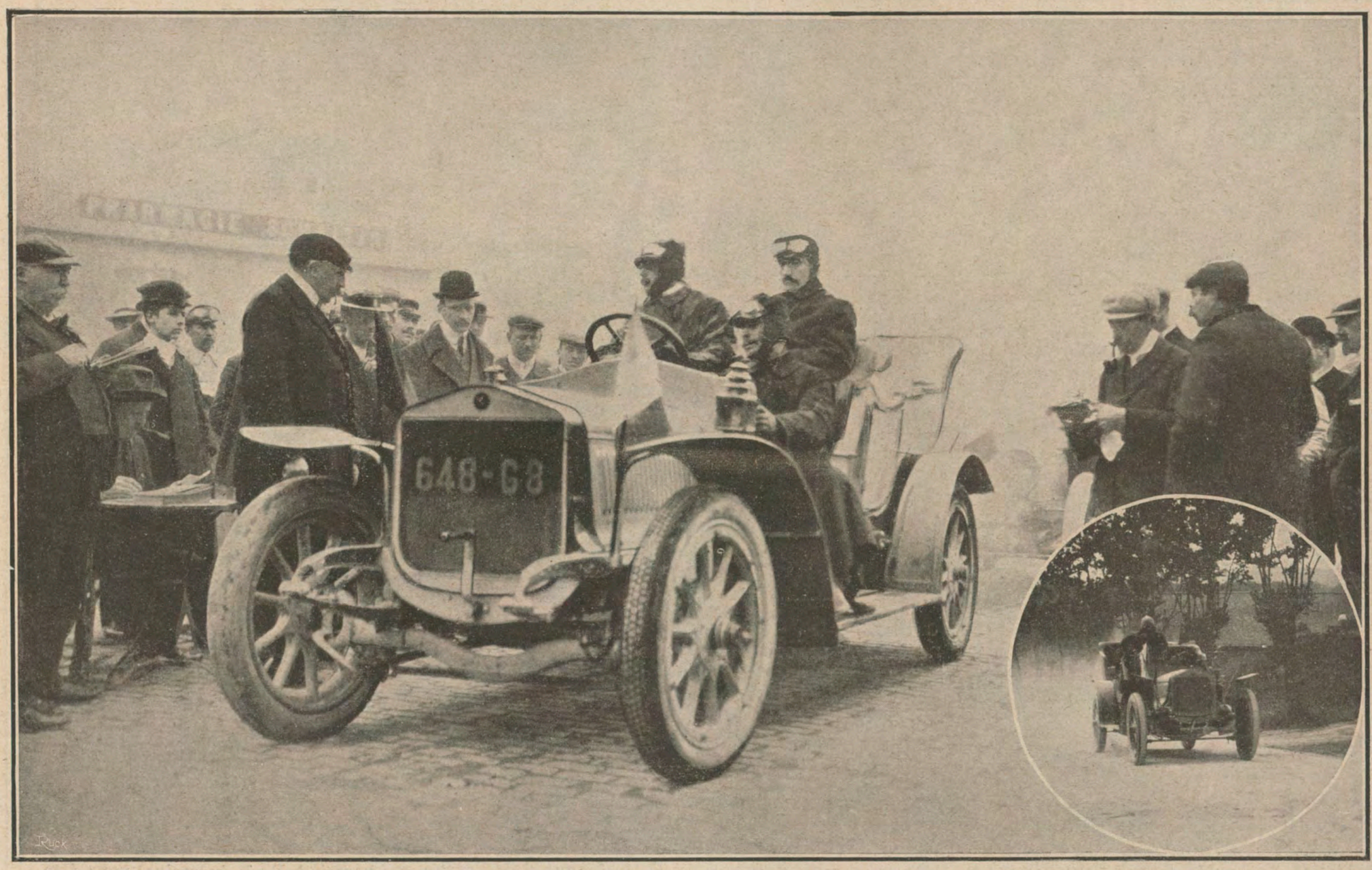
Petit-Breton, premier des machines poinçonnées.

Comme l'an dernier, sur sa bicyclette Peugeot, *pneus* Dunlop.

Le bon chauffeur.

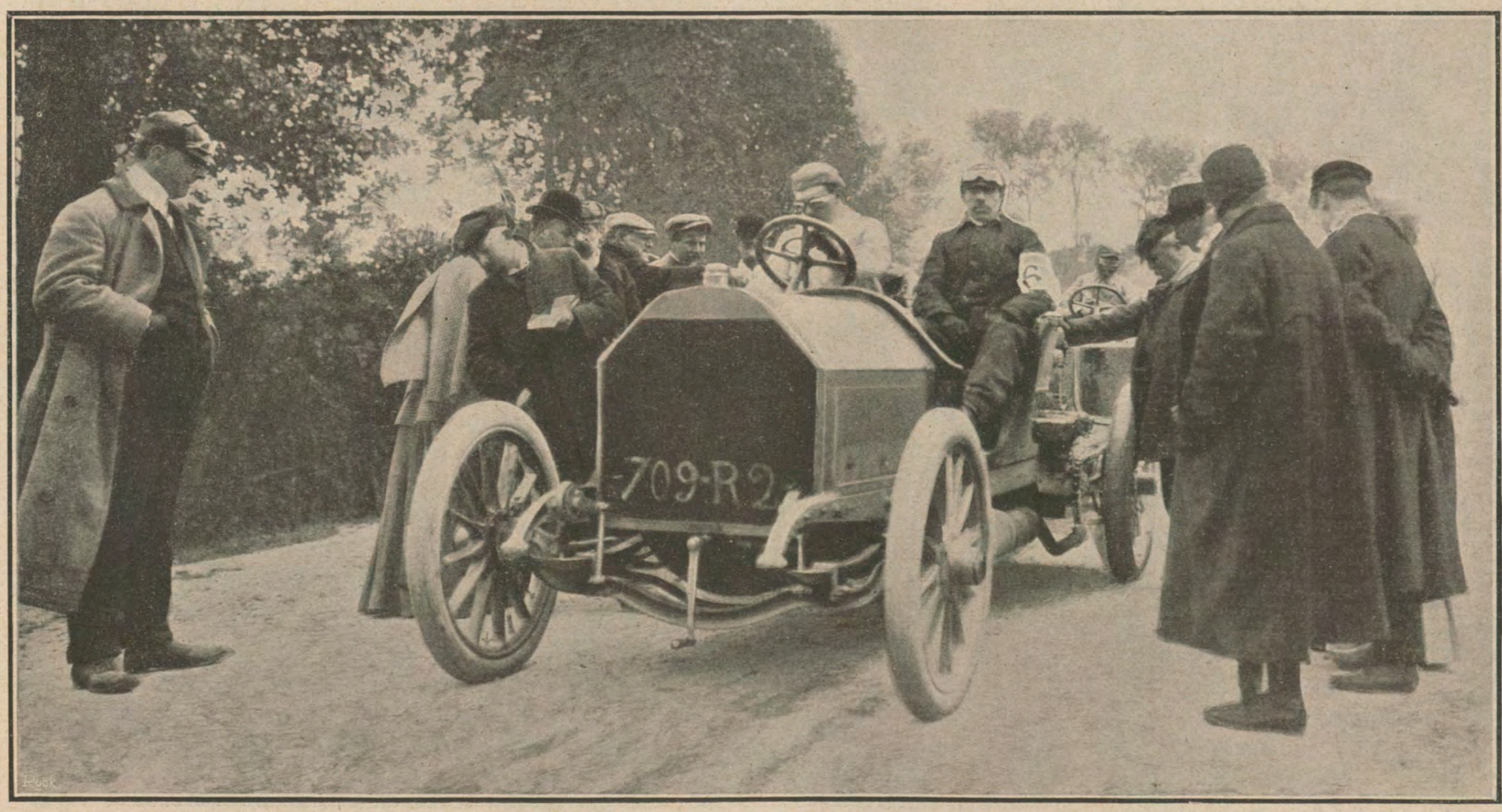
C'est M. Auguste Faure, de Grenoble, qui a bien voulu ramener notre photographe sur sa Sizaire, du haut du col de Sappey.

LE CRITERIUM BELGE



MM. DELAVENCE ET MÉNARD A LA COUPE CARAMAN-CHIMAY.

Les deux excellents chauffeurs ont pris la première et la deuxième place de leur catégorie dans la Coupe Caraman-Chimay, et dans l'épreuve du mille et du kilomètre à Ostende sur voitures Regina Dixi.

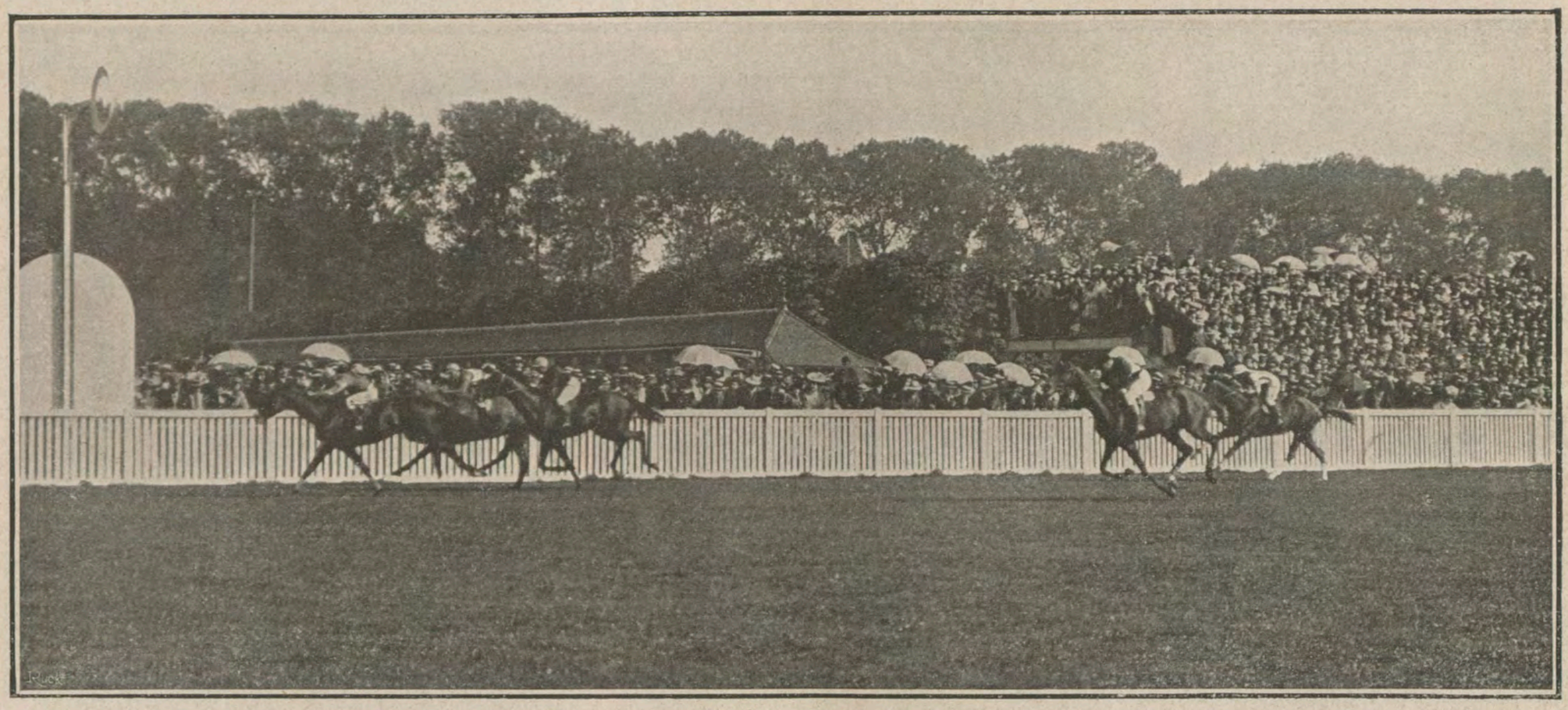


GEHENNIAUX A OSTENDE

Premier de sa catégorie dans la course de mille à Ostende sur voiture Berliet. *Bovy, également sur* Berliet, *prenait la seconde place.*

L'abondance des matières ne nous permet pas de nous étendre aujourd'hui comme nous l'aurions voulu sur le Critérium de Belgique. Nous donnons seulement la photographie de quelques vainqueurs.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE



Quérido Roi Hérode Ouadi Alfa Punta Gorda

Le Prix du Président de la République 100.000 francs, 2.500 mètres. Maisons-Laffitte 21 juillet. L'arrivée.

La victoire de Quérido est une confirmation de la valeur du runner up de Maintenon dans le Derby. C'est un succès mérité pour l'écurie Caillault a qui cette importante épreuve avait échappé, il y a deux ans, avec Macdonald.

Jacquemin.

Le jeune jockey victime d'une chûte à Saint-Cloud, est mort quelques jours après des suites de ses blessures.

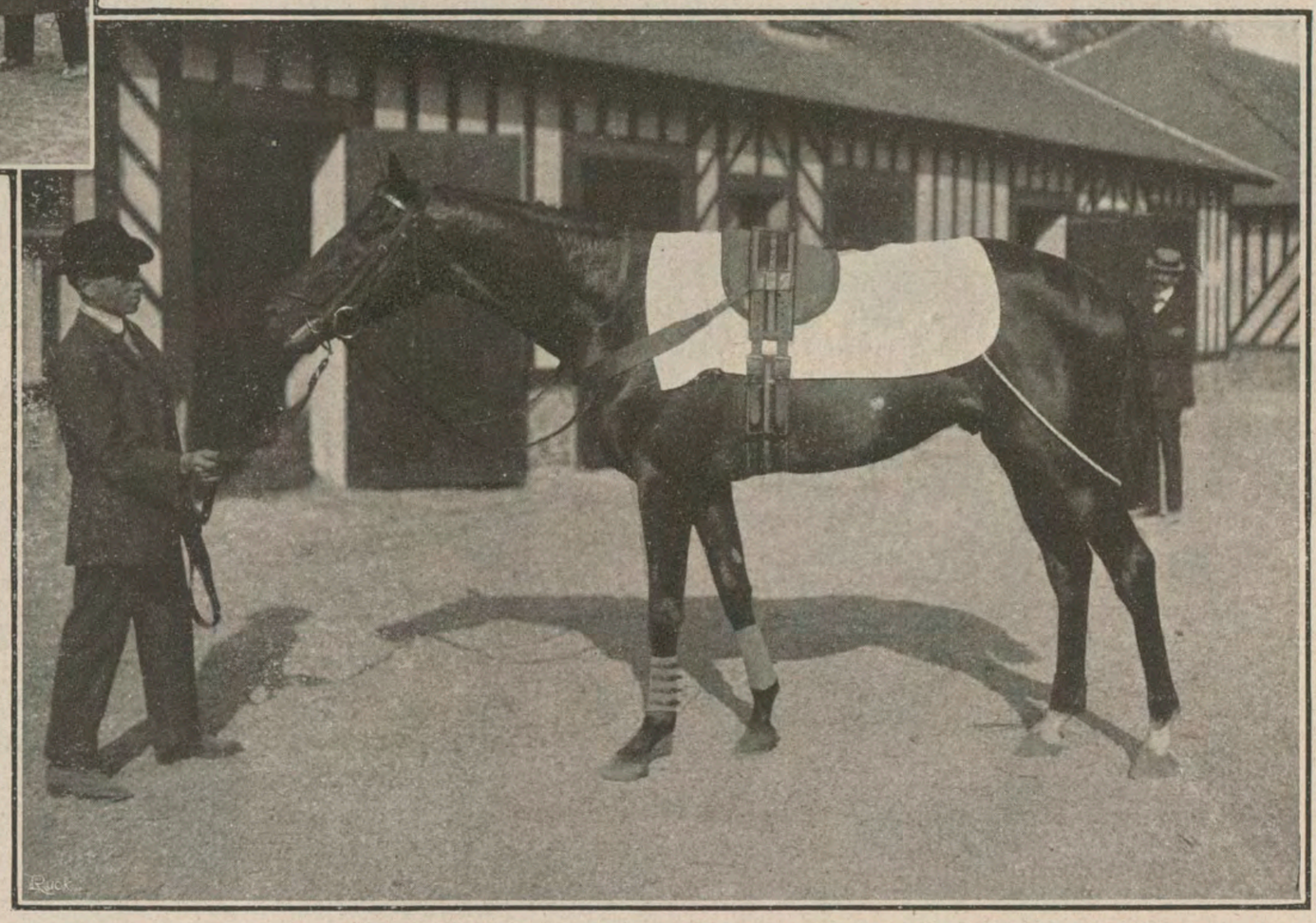
La grande épreuve de 100.000 francs courue à Maisons-Laffite
Un tragique accident a attristé le monde des courses

La semaine qui vient de s'écouler a été très chargée au point de vue du sport hippique : meeting d'Ostende, courses à Paris, courses en province. Aussi pour me maintenir dans les limites de cette chronique, suis-je obligé de faire un choix.

Le Prix du Président de la République Cette époque-ci de l'année, qui passait à Paris du moins, pour être la morte-saison des courses, brille maintenant d'un vif éclat : grâce à la magnifique épreuve inscrite au programme de la Société Sportive d'Encouragement. Le succès qu'elle a remporté dimanche a été complet : un ciel pur, des toilettes chatoyantes et le Président de la République en personne. Même réussite du reste au point de vue du programme : bien que ne renfermant ni Sans-Souci, ni Mordant, le champ de la grande course comprenait un concurrent anglais, Beppo II, l'infatigable Punta-Gorda, nos meilleurs quatre ans, Quérido, Eider et Moulins la Marche, et d'excellents trois ans. Ouadi Halfa, Roi Hérode, Bravo et Finasseur. La description de l'épreuve est assez simple : Roi Hérode est parti en tête devant Ouadi Halfa, Beppo II et Quérido jusqu'à l'entrée de la ligne droite où Ouadi Halfa venait attaquer Roi Hérode, mais celui-ci prenait un léger avantage, pendant que son compagnon d'écurie Quérido le battait pour la première place d'une encolure. Cette course gagnée depuis sa création par Gouvernant, Finasseur et Maintenon, est ainsi remportée cette année pour la première fois par un quatre ans. Le résultat apparaît du reste très régulier; car Quérido était, d'après l'ensemble de sa carrière, le second de sa génération derrière Maintenon, tandis que les trois ans qui lui étaient opposés, semblent être assez loin des étoiles de leur génération.

Mort d'André Jacquemin Je ne puis passer sous silence le tragique événement, qui vient d'éprouver si douloureusement la famille d'un de nos plus sympathiques entraîneurs.

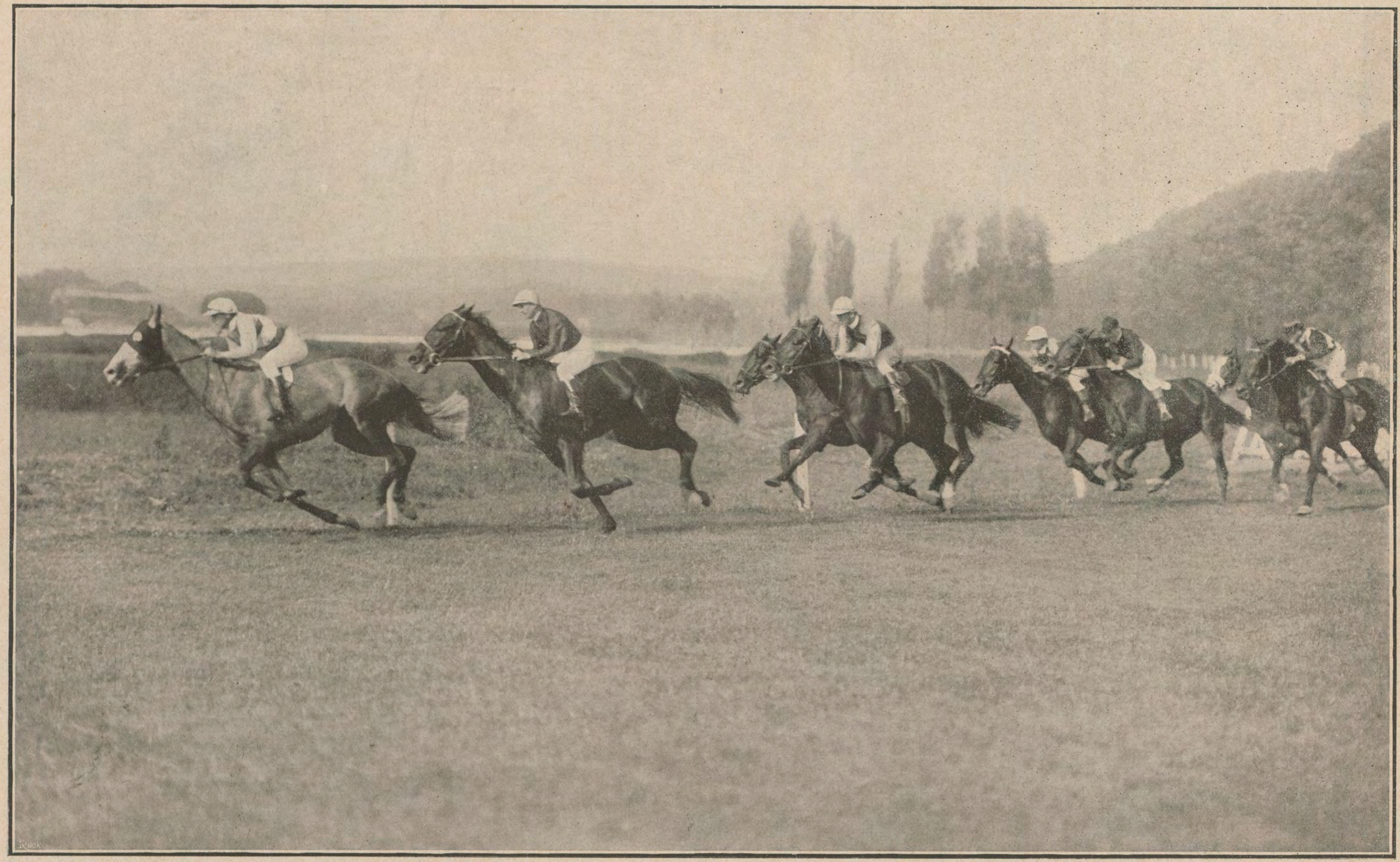
L'autre jour à Saint-Cloud, dans le handicap, le fils de M. Jacquemin, qui



Quérido.

A M. Caillault, jockey J. Reiff, entraîneur R. Carter junior, gagnant du Prix du Président de la République.

Le Prix du Président de la République à Maisons-Laffitte



Roi Hérode. Ouadi Halfa. Beppo. Quérido. Bravo. Punta-Gorda. Eider. Moulins la Marche.

LE TOURNANT A LA SORTIE DE LA LIGNE OPPOSÉE

Ce fut une course très savamment menée par l'écurie Caillault. Quérido prit la tête dès le signal et fit une course en avant, tout au désavantage de Ouadi Halfa qui ne put ainsi mener le train qui lui convenait. Dans la ligne droite, le poulain de M. Edmond Blanc arrivait à la hauteur de Roi Hérode, mais à l'intersection des pistes, celui-ci prenait l'avantage. Sur la fin Quérido venait les régler tous les deux, mais, en tout état de cause, M. Caillault eut pu gagner avec le gris.

Un coin des gradins à Ostende.

Outre les tribunes, l'hippodrome Wellington, à Ostende, comporte une série de gradins découverts d'où l'on aperçoit toute la piste.

Czarine.

2 ans, 48 k. 1/2, par Chesterfield et Crowflower à M. Ed. Ribaucourt (Miller) gagnant du Grand Critérium d'Ostende, 50.000 fr. 900 m.

montait Anémone, fit, par suite d'une glissade de son cheval, une chûte si grave qu'on le releva sans connaissance. Transporté à la maison de santé des Frères Saint-Jean de Dieu, il y est mort après être resté trois jours dans le coma. Le destin stupide a interrompu ainsi une carrière qui s'annonçait déjà comme devant être brillante. A peine âgé de 17 ans, il avait tout en poursuivant ses études classiques, fait preuve de grandes qualités de finesse comme jockey, notamment dans le Grand Prix de Compiègne, où il avait piloté le vainqueur Mégot. Nous prenons une part bien vive au malheur du pauvre père, qui voit disparaître en son fils bien aimé un collaborateur précieux, auquel son grand cœur, sa vaillance et son intelligence avaient attiré toutes les sympathies.

Les obsèques ont eu lieu lundi dernier en présence d'une foule émue; toutes les personnalités du turf avaient tenu à accompagner à sa dernière demeure la dépouille de la pauvre petite victime et à porter à la famille si cruellement éprouvée un témoignage de leur compassion sincère.

Premières armes des deux ans

Les échos retentissent en ce moment du bruit fait autour de la génération nouvelle venue. Il y a quelques jours que ses débuts ont eu lieu; et nous avons déjà vu, répartis en des lots nombreux, plus de deux cents concurrents. On a beaucoup de peine à s'y reconnaître; c'est dire qu'il est presque impossible de formuler une appréciation quelconque à propos des sujets entrevus. Si nous nous en rapportons à l'importance de l'allocation, le lot le plus relevé doit être celui qui a pris part au Criterium d'Ostende : il est juste d'ajouter qu'il a fait une excellente impression. Nos représentants, Sauge Pourprée au comte Le Marois, et Valda à M. James Hennessy ont pris la seconde et la quatrième place, précédés et séparés par des concurrents belges, avantagés au poids. Une excellente note pour ces deux pouliches, c'est que le cheval de M. Edmond Blanc, Bab Azoum non placé derrière elles, a remporté dimanche à Maisons-Laffite le prix Fitz Roya, battant un lot de quatorze concurrents.

L'écurie Blanc a du reste l'air de s'annoncer comme redoutable; en effet, le même jour, elle s'est adjugée le Prix Presto II avec Gourbi, un fils de Flying Fox et de Fine Mouche, qui a gagné lui aussi avec une désinvolture manifeste.

René Riondet.

Uu sportsman eclectique.

Le Marquis de Dion, venu à Ostende à l'occasion du Congrès des Automobile Clubs ne pouvait manquer de se rendre aux courses.

Ce qu'on ne voit plus en France.

En Belgique, les bookmakers fonctionnent concurremment avec le Pari Mutuel et le rapport final est souvent bien différent.

Amateurs de chevaux et de 100 chevaux.

Le Baron de Caters et notre collaborateur Faroux discutent la supériorité des élevages français et belges.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le gérant* : Félix Luquin.